Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6545**

16. Wahlperiode 01. 10. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/6373 –

Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 10 für die Netzkonzeption des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesstraße 10 (B 10) im Großraum Karlsruhe zwischen der linken Rheinseite in Rheinland-Pfalz und Pforzheim sorgt immer wieder für Verwirrung in der Bevölkerung und in Fachkreisen der Raumplanung. Mit Schreiben vom 27. September 2006 an den Karlsruher Bürger Norbert Bensching bezeichnet die Landesregierung die B 10 als nicht zu den wichtigsten Bundesfernstraßenverbindungen für den Ost-West-Verkehr im Land Baden-Württemberg gehörend. Zwischen Karlsruhe und Pforzheim verläuft die B 10 teilweise im Abstand von wenigen Kilometern parallel zur A 8.

1. Was hat die Bundesregierung veranlasst, die Nordtangente Karlsruhe im Zuge der B 10 in den Bundesverkehrswegeplan und den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufzunehmen?

Für dieses Vorhaben wurde ein hohes gesamtwirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 7,6 ermittelt. Dies veranlasste die Bundesregierung, die Aufnahme dieses Projektes in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ vorzuschlagen. Diesen Vorschlag hat der Deutsche Bundestag mit Beschlussfassung zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz und damit der Verabschiedung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen bestätigt.

2. Welche Untersuchungen zum Umfang von weiträumigen Verkehren und von internationalem Durchgangsverkehr auf der geplanten Nordtangente Karlsruhe einschließlich Rheinbrücke liegen vor?

Für die Nordtangente Karlsruhe hat das Land Baden-Württemberg im Jahr 2001 eine Verkehrsuntersuchung (Prognosezeitraum bis 2015) erstellt. Eine großräumige Verkehrsuntersuchung für den Raum Karlsruhe und angrenzende Gebiete

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. September 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

von Rheinland-Pfalz hat die Stadt Karlsruhe im Jahr 2007 ausarbeiten lassen. Für die 2. Rheinbrücke Wörth-Karlsruhe mit Anbindung an die Südtangente liegt eine Untersuchung aus dem Jahr 2005 (Prognosezeitraum bis 2025) vor.

3. Ist die Auskunft zur Einstufung der B 10 des im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen zuständigen Innenministers von Baden-Württemberg vom 27. September 2006 richtig und mit Zustimmung der Bundesregierung erfolgt?

Ein Schreiben des Innenministers von Baden-Württemberg zur Einstufung der B 10 vom 27. September 2006 ist der Bundesregierung und der im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen zuständigen Obersten Straßenbaubehörde des Landes, dem Innenministerium Baden-Württemberg, nicht bekannt.

4. Welche künftige Bedeutung hat die B 10 zwischen dem neuen Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord (KA-Nord) und Pforzheim für den weiträumigen Verkehr unter Berücksichtigung des sechsspurigen Ausbaus der A 8 zwischen Karlsruhe und Stuttgart?

Gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Bundesregierung aufgefordert, nach Durchführung des Vorhabens B 10, Ortsumgehung Berghausen, das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen.

5. Wurde das Teilstück der A 8 zwischen Karlsbad und Pforzheim-West nicht zur Entlastung dieser parallel verlaufenden B 10 in den Gemeinden Pfinztal und Remchingen zum sechsspurigen Ausbau vorgesehen und inzwischen planfestgestellt?

   Falls ja, wird der B 10 zwischen Karlsruhe und Pforzheim damit die Fernverkehrsrelevanz nicht fehlen?

Nein. Der sechsstreifige Ausbau der A 8 im genannten Bereich ist wegen der Verkehrsbedeutung der Autobahn und der damit verbundenen hohen Verkehrsbelastung erforderlich.

6. Wieso wird das Teilstück der jetzigen B 10 zwischen dem neuen BAB-Knoten Karlsruhe-Nord und dem Ortsteil Grötzingen auf Kosten des Bundes nach den Festlegungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes der Stadt Karlsruhe gebaut?

Nach § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes wird das Netz der Bundesfernstraßen nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist, ausgebaut. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist das Vorhaben B 10, Nordtangente Karlsruhe (Ostteil, A 5 – B 10) im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Das Baurecht wurde gemäß § 17 Abs. 3 Bundesfernstraßengesetz a. F. durch einen Bebauungsplan der Stadt Karlsruhe geschaffen.

7. Wieso wurde der neue Autobahnanschluss KA-Nord aus Bundesmitteln gebaut und finanziert, wenn die Aussage des Regierungspräsidiums Karlsruhe über die fehlende Fernverkehrsrelevanz der B 10 zutrifft?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 6 verwiesen.

8. Trifft es zu, dass das gesamte Teilstück der B 10 zwischen dem neuen BAB-Anschluss der A 5 bis an die Ortsgrenze von Pfinztal gebaut wurde, um damit die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, dieses Teilstück der B 10 zwischen der jetzigen Anschlussstelle Durlacher Allee durch ehemals Alt-Durlach (Pfinztalstraße) bis an die Ortsgrenze von Grötzingen aufgrund der fehlenden Verkehrsbedeutung nach dem provisorischen Zwischenausbau der jetzigen B 10 im Bereich „Untere Hub“ abzustufen?

Die Aussage trifft nicht zu. Das genannte Teilstück der B 10 zwischen der A 5, Anschlussstelle Karlsruhe-Nord, und Karlsruhe-Grötzingen ist Element der künftigen B 10, Nordtangente Karlsruhe, die ebenfalls im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen enthalten ist. Mit dem Bau des genannten Teilstückes wurde ein erster Verkehrseffekt erzielt mit der Folge, dass die bisherige B 10 zwischen der A 5, Anschlussstelle Karlsruhe-Durlach, und Karlsruhe-Grötzingen ihre Verkehrsbedeutung verliert und abgestuft werden kann.

9. Warum wurde das Teilstück der B 10 zwischen der Ortsmitte Pfinztal-Berghausen und Pforzheim-West bis heute nicht abgestuft, obwohl die gesamte Strecke von ca. 21 km für Verkehre über 7,5 t gesperrt ist?

Eine Sperrung für einzelne Verkehrsarten führt nicht zwangsläufig zum Verlust der Fernverkehrsbedeutung. Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsverbot nicht die gesamte Strecke von 21 km in beiden Fahrtrichtungen umfasst.

10. Welche Auswirkungen hätte der Bau des Hopfenbergtunnels im Zuge der B 10 für die geltende Sperrung für Verkehre über 7,5 t zwischen Berghausen und Pforzheim?

Über künftige verkehrsrechtliche Anordnungen nach Realisierung des Hopfenbergtunnels wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein, so dass über mögliche Auswirkungen heute noch keine Angaben gemacht werden können.

11. Beabsichtigt der Bund in den anschließenden Ortsdurchfahrten ebenfalls Umgehungen zu bauen, da es sich um das gleiche weiträumige Verkehrsaufkommen handeln wird, das den Bau des Hopfenbergtunnels durch den Bund rechtfertigen soll?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist im Zuge der B 10 zwischen der B 3 und Pforzheim ausschließlich das Vorhaben B 10, Ortsumgehung Berghausen enthalten.

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die vorherige Herstellungspflicht des Bundes für eine abzustufende Bundesstraße rechtlich nicht so umfassend sein kann, dass zuerst ein Tunnel plus zusätzlich drei weitere Ortsumgehungen gebaut werden müssen, um dieses Teilstück der B 10 abstufen zu können?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

13. Welche Technik ermöglicht es dem Bund, an automatischen Dauerzählstellen eine Unterscheidung der Fahrzeuge in Nah- und Fernverkehr festzustellen, wie es der Innenminister von Baden-Württemberg in der Landtagsdrucksache 14/300 ausführt?

Die Unterscheidung in Nah- und Fernverkehr ist an einer automatischen Dauerzählstelle nicht möglich.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333